

Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības “Oficiālajā Vēstnesī” un ir pieejamas datubāzē “Eur-Lex”. Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

**► B**                      **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 996/2010**  
(2010. gada 20. oktobris)  
par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ  
Direktīvu 94/56/EK  
(Dokuments attiecas uz EEZ)  
(OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.)

Grozīta ar:

|             |  | Oficiālais Vēstnesis |         |            |
|-------------|--|----------------------|---------|------------|
|             |  | Nr.                  | Lappuse | Datums     |
| ► <u>M1</u> | Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 376/2014 (2014. gada 3. aprīlis) | L 122                | 18      | 24.4.2014. |
| ► <u>M2</u> | Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs)     | L 212                | 1       | 22.8.2018. |



**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr.  
996/2010**

(2010. gada 20. oktobris)

**par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu  
civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

*1. pants*

**Priekšmets**

1. Šīs regulas nolūks ir uzlabot aviācijas drošību, garantējot, ka Eiropas civilās aviācijas drošības izmeklēšanu efektivitātes, izpildes un kvalitātes līmenis ir augsts un ka šo izmeklēšanu vienīgais mērķis ir novērst nelaimes gadījumus un incidentus nākotnē, nevis noteikt vainīgo vai likt uzņemties atbildību, tostarp izveidojot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu. Regulā ir arī paredzēti noteikumi par savlaicīgu informācijas pieejamību attiecībā uz visām personām un bīstamām precēm, kas atradušās nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģī. Regulas mērķis ir arī uzlabot palīdzību gaisa nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem.

2. Šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostai neskar attiecīgas Spānijas Karalistes un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes juridiskās nostājas domstarpības par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas minētā lidosta.

*2. pants*

**Definīcijas**

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) “nelaimes gadījums” ir ar gaisa kuģa izmantošanu saistīts notikums, kas pilotējama gaisa kuģa gadījumā ir noticis laikā starp brīdi, kad jebkura persona iekāpj gaisa kuģī ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad visas šādas personas ir no gaisa kuģa izkāpušas, vai bezpilota gaisa kuģu gadījumā – no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs uzsākt kustību ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc lidojuma un kad primārā dzinējsistēma ir izslēgta, un kura laikā:

a) persona ir guvusi nāvējošus miesas bojājumus vai nopietnus miesas bojājumus, kuri ir saistīti ar:

— atrašanos gaisa kuģī, vai

— tiešu saskari ar kādu no gaisa kuģa daļām, tostarp ar tām, kuras ir atdalījušās no šā gaisa kuģa, vai

— reaktīvā dzinēja gāzu strūklu tiešu iedarbību,

**▼B**

izņemot gadījumus, kad miesas bojājumi iegūti dabiskā ceļā, persona tos ir nodarījusi sev pati vai tos nodarījušas citas personas vai ja miesas bojājumi ir radušies personām, kas nesankcionēti iekļuvušas lidmašīnā un slēpjas ārpus nodalījumiem, kuri parasti ir pieejami pasažieriem un apkalpei; vai

- b) gaisa kuģis gūst bojājumus vai tā konstrukcija bojāta tā, ka rezultātā konstrukcijas stiprība pazeminās, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie un aerodinamiskie raksturojumi un normālā gadījumā ir nepieciešams liels remonts vai bojātā elementa nomaiņa, izņemot dzinēja atteices vai bojājuma gadījumus, kad bojāts tikai viens dzinējs (tostarp pārsegi vai palīgagregāti), propelleri, spārnu gali, antenas, zondes, lāpstīņas, riepas, bremžu iekārtas, riteņi, pārsegi, paneļi, šasijas lūkas, priekšējie stikli, gaisa kuģa apšuvums (piemēram, nelieli iespaidumi vai caurumi) vai kad nedaudz bojātas galvenā propellera lāpstīņas, astes propellera lāpstīņas, šasija un kad bojājumi radušies no krusas vai putnu ietriekšanās, tostarp caurumi antenas plūdpārsegā; vai
- c) gaisa kuģis ir pazudis bez vēsts vai ir pilnīgi nepieejams;
- 2) “akreditēts pārstāvis” ir attiecīgi kvalificēta persona, kuru valsts izraudzījusies, lai tā piedalītos citas valsts vadītā drošības izmeklēšanā. Dalībvalsts nozīmētais akreditētais pārstāvis ir no drošības izmeklēšanas iestādes;
- 3) “padomdevējs” ir attiecīgi kvalificēta persona, kuru valsts iecēlusi, lai tā drošības izmeklēšanas gaitā palīdzētu šīs valsts akreditētajam pārstāvim;
- 4) “cēloņi” ir darbība, bezdarbība, notikumi, apstākļi vai arī to kombinācija, kā rezultātā ir noticis attiecīgais nelaimes gadījums vai incidents; noskaidrojot cēloņus, netiek attiecināta vaina vai noteikta administratīvā, civilā vai kriminālatbildība;
- 5) “nāvējošs miesas bojājums” ir miesas bojājums, ko persona gūst nelaimes gadījumā un kā rezultātā trīsdesmit dienu laikā pēc nelaimes gadījuma dienas iestājas šīs personas nāve;
- 6) “lidojuma parametru reģistrators” ir jebkura tipa pašrakstītājs, kas uzstādīts gaisa kuģī ar nolūku atvieglot nelaimes gadījumu vai incidentu drošības izmeklēšanas;
- 7) “incidents” ir ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts notikums, kas nav nelaimes gadījums, bet kas ietekmē vai varētu ietekmēt ekspluatācijas drošību;
- 8) “starptautiski standarti un ieteicamā prakse” ir starptautiski standarti un ieteicamā prakse gaisa kuģa nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā, kuri pieņemti saskaņā ar Čikāgas konvencijas 37. pantu;

**▼B**

- 9) “atbildīgais izmeklētājs” ir persona, kam, pamatojoties uz tās kvalifikāciju, uzticēta atbildība par drošības izmeklēšanas organizēšanu, vadīšanu un kontroli;
- 10) “eksploatants” ir ikviena fiziska vai juridiska persona, kas ekspluatē vai piedāvā ekspluatēt vienu vai vairākus gaisa kuģus;
- 11) “iesaistītā persona” ir nelaiemes gadījumā vai nopietnā incidentā iesaistītā gaisa kuģa īpašnieks, apkalpes loceklis, ekspluatants; jebkura persona, kas iesaistīta šā gaisa kuģa apkopē, konstruēšanā, ražošanā vai tā apkalpes apmācībā; jebkura cita persona, kas iesaistīta gaisa satiksmes vadības, lidojuma informācijas vai lidostas pakalpojumu sniegšanā, apkalpojot gaisa kuģi; valsts civilās aviācijas iestādes personāls vai *EASA* personāls;
- 12) “iepriekšējs ziņojums” ir ziņojums, lai nekavējoties izplatītu datus, kas iegūti izmeklēšanas sākuma posmos;
- 13) “tuvinieki” ir nelaiemes gadījumā cietušā tuvākie ģimenes locekļi un/vai tālākie radinieki, un/vai jebkura cita ar cietušo cieši saistīta persona, kā noteikts cietušā valsts tiesību aktos;
- 14) “drošības izmeklēšana” ir process, kuru drošības izmeklēšanas iestāde veic ar nolūku novērst nelaiemes gadījumus un incidentus un kura gaitā tiek vākta un analizēta informācija, izdarīti secinājumi, noteikts cēlonis (cēloņi) un/vai veicinošie faktori un attiecīgā gadījumā sniegtas drošības rekomendācijas;
- 15) “drošības rekomendācija” ir nelaiemes gadījumu vai incidentu novēršanas nolūkā pausts drošības izmeklēšanas iestādes priekšlikums, kura pamatā ir drošības izmeklēšanas rezultātā gūtā informācija vai informācija, kas gūta no citiem avotiem, piemēram, no pētījumiem drošības jomā;
- 16) “nopietns incidents” ir incidents, pēc kura norises apstākļiem var spriest, ka pastāv liela varbūtība, ka varēja notikt negadījums, un kurš ir saistīts ar gaisa kuģa darbību, kas pilotējama gaisa kuģa gadījumā notiek starp brīdi, kad jebkura persona iekāpj gaisa kuģī ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad visas personas ir no gaisa kuģa izkāpušas, vai bezpilota gaisa kuģa gadījumā – no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs uzsākt kustību ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc lidojuma un galvenā dzinējsistēma ir izslēgta. Nopietnu incidentu piemēri minēti pielikumā ietvertajā sarakstā;
- 17) “smags miesas bojājums” ir miesas bojājums, ko persona gūst nelaiemes gadījumā un kā rezultātā:

**▼B**

- a) ir vajadzīga hospitalizācija uz laiku, kas pārsniedz 48 stundas, kura sākas septiņu dienu laikā pēc miesas bojājumu iegūšanas;
- b) ir radies jebkura kaula lūzums (izņemot vienkāršus roku un kāju pirkstu vai deguna lūzumus);
- c) ir radušās plēstas brūces, kas izraisa nopietnu asiņošanu, nervu, muskuļu vai cīpslu bojājumus;
- d) ir bojāts kāds no iekšējiem orgāniem;
- e) radušies otrās vai trešās pakāpes apdegumi vai jebkuri apdegumi, kas skāruši vairāk nekā 5 % no ķermeņa virsmas;
- f) notikusi pierādīta pakļaušana infekciozu vielu vai bīstamas radiācijas iedarbībai.

*3. pants***Darbības joma**

1. Šo regulu piemēro tādu nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu drošības izmeklēšanai:

- a) kas notikuši dalībvalstu teritorijās, uz kurām attiecas Līgumi, un ņemot vērā dalībvalstu starptautiskās saistības;
- b) kuros iesaistīts kādā dalībvalstī reģistrēts gaisa kuģis vai gaisa kuģis, kuru ekspluatē uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību kādā dalībvalstī, un kuri notikuši ārpus dalībvalstu teritorijām, uz kurām attiecas Līgumi, ja šādu izmeklēšanu neveic trešā valsts;
- c) saistībā ar ko dalībvalstij saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi ir tiesības izraudzīties akreditētu pārstāvi, lai tas piedalītos kā reģistrācijas, ekspluatācijas, projektēšanas, ražošanas valsts vai kā tās valsts pārstāvis, kas nodrošina informāciju, telpas vai ekspertus pēc tās trešās valsts pieprasījuma, kas veic izmeklēšanu;
- d) kuros trešā valsts, kas veic izmeklēšanu, ļauj iecelt savu ekspertu tai dalībvalstij, kura ir īpaši ieinteresēta šajā izmeklēšanā tāpēc, ka attiecīgajā nelaimes gadījumā ir gājuši bojā vai smagus miesas bojājumus guvuši tās pilsoņi.

2. Šo regulu piemēro arī jautājumiem, kas attiecas uz savlaicīgu tādas informācijas pieejamību, kura saistīta ar visām personām un bīstamām kravām, kas atrodas nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģī, un uz palīdzību gaisa satiksmes nelaimes gadījumā cietušajiem un viņu tuviniekiem.

3. Šo regulu nepiemēro drošības izmeklēšanai nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kuros iesaistīti gaisa kuģi, ko izmanto militārām, muitas, policijas vai līdzīgām darbībām, ja vien attiecīgā dalībvalsts to nenosaka saskaņā ar 5. panta 4. punktu un valsts tiesību aktiem.

*4. pants***Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāde**

1. Katra dalībvalsts gādā par to, lai drošības izmeklēšanas veiktu vai pārraudzītu – bez ārējas iejaukšanās – pastāvīga valsts civilās aviācijas

**▼B**

drošības izmeklēšanas iestāde (“drošības izmeklēšanas iestāde”), kas ir spējīga pati vai vienojoties ar citām drošības izmeklēšanas iestādēm neatkarīgi veikt pilnīgu drošības izmeklēšanu.

2. Šī drošības izmeklēšanas iestāde ir funkcionāli neatkarīga, konkrēti, no aviācijas iestādēm, kas atbildīgas par lidojumderīgumu, sertifikāciju, lidojumu nodrošināšanu, gaisa kuģu apkopi, licencēšanu, gaisa satiksmes vadību vai lidostu ekspluatāciju, un vispār no jebkuras citas puses vai struktūras, kuras intereses vai uzdevumi varētu būt pret-runā ar drošības izmeklēšanas iestādei uzticēto uzdevumu vai kura ietekmētu šīs iestādes objektivitāti.

3. Drošības izmeklēšanas iestāde, veicot drošības izmeklēšanu, ne no viena neprasa un ne no viena nesāņem norādījumus, un tai ir neierobežota kontrole attiecībā uz drošības izmeklēšanu norisi.

4. Drošības izmeklēšanas iestādei uzticētās darbības var ietvert arī ar aviācijas drošību saistītas informācijas vākšanu un analīzi, jo īpaši nelaimes gadījumu novēršanas nolūkā, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību un neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem jautājumiem vai standartu prasībām.

5. Lai informētu sabiedrību par vispārējo aviācijas drošības līmeni, valsts līmenī katru gadu publicē pārskatu par drošību. Šajā analizē nenorāda konfidenciālas informācijas avotus.

6. Attiecīgā dalībvalsts drošības izmeklēšanas iestādei piešķir līdzekļus, kas nepieciešami, lai tā spētu neatkarīgi veikt savus pienākumus, un šajā nolūkā tā var saņemt pietiekamus resursus. Konkrēti:

a) drošības izmeklēšanas iestādes vadītājam un/vai daudznozaru iestādes gadījumā – aviācijas nozares vadītājam ir tāda pieredze un kompetence civilās aviācijas drošības jautājumos, lai pildītu savus pienākumus saskaņā ar šo regulu un valsts tiesību aktiem;

b) tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas garantē vajadzīgo neatkarību;

c) drošības izmeklēšanas iestādē ir vismaz viens pieejams izmeklētājs, kas, notiekot smagam aviācijas nelaimes gadījumam, spēj veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas;

d) drošības izmeklēšanas iestādei tiek piešķirts budžets, kas tai dod iespēju pildīt savas funkcijas;

**▼B**

- e) vai nu tieši vai izmantojot 6. pantā minēto sadarbību, vai arī vienojoties ar citām valsts iestādēm vai organizācijām, drošības izmeklēšanas iestādes rīcībā ir kvalificēts personāls un piemērotas telpas, tostarp biroji un angāri, lai tajos varētu novietot gaisa kuģus, to saturu vai atlūzas un veikt to ekspertīzi.

**▼M2***5. pants***Pienākums veikt izmeklēšanu**

1. Attiecībā uz katru nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu, kurā iesaistīts gaisa kuģis, kam piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 <sup>(1)</sup>, veic drošības izmeklēšanu dalībvalstī, kurā nelaimes gadījums vai nopietnais incidents noticis.

2. Ja gaisa kuģis, kam piemēro Regulu (ES) 2018/1139 un kas reģistrēts dalībvalstī, ir iesaistīts nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā vietā, kuru nav iespējams precīzi lokalizēt kā kādas valsts teritorijā esošu, drošības izmeklēšanu veic reģistrācijas dalībvalsts drošības izmeklēšanas iestāde.

3. To, cik lielā apmērā un saskaņā ar kādu procedūru veicama 1., 2. un 4. punktā minētā drošības izmeklēšana, nosaka drošības izmeklēšanas iestāde, ņemot vērā nelaimes gadījuma vai nopietnā incidenta sekas un secinājumus, ko tā šādas izmeklēšanas rezultātā paredz izdarīt aviācijas drošības uzlabošanas nolūkā.

4. Drošības izmeklēšanas iestādes var pieņemt lēmumu izmeklēt incidentus, kas nav 1. un 2. punktā minētie incidenti, kā arī nelaimes gadījumus vai nopietnus incidentus ar citu veidu gaisa kuģiem saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem, ja tās uzskata, ka šādas izmeklēšanas rezultātā varēs izdarīt secinājumus, kas skar drošības aspektus.

5. Atkāpjoties no šā panta 1. un 2. punkta, atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde, ņemot vērā secinājumus, ko tā paredz izdarīt aviācijas drošības uzlabošanas nolūkā, var pieņemt lēmumu neuzsākt drošības izmeklēšanu, ja nelaimes gadījums vai nopietns incidents attiecas uz bezpilota gaisa kuģi, kuram, ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 56. panta 1. un 5. punktu, nav vajadzīgs sertifikāts vai deklarācija, vai attiecas uz pilotējamu gaisa kuģi, kura maksimālā pacelšanās masa ir mazāka vai vienāda ar 2 250 kg, un ja neviena persona nav guvusi nāvējošus vai smagus ievainojumus.

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018, 1. lpp.).

**▼ M2**

6. Šā panta 1., 2. un 4. punktā minētās drošības izmeklēšanas nekādā gadījumā nav saistītas ar vainas noteikšanu vai atbildības uzlikšanu. Tās notiek neatkarīgi, atsevišķi un neskar nekādas tiesas vai administratīvas procedūras vainas noteikšanai vai atbildības uzlikšanai.

**▼ B***6. pants***Sadarbība starp drošības izmeklēšanas iestādēm**

1. Vienas valsts drošības izmeklēšanas iestāde var lūgt citas valsts drošības izmeklēšanas iestādes palīdzību. Ja drošības izmeklēšanas iestāde pēc šāda lūguma saņemšanas piekrīt sniegt palīdzību, to, ciktāl iespējams, sniedz bez maksas.

2. Drošības izmeklēšanas iestāde drīkst deleģēt nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta izmeklēšanu citai drošības izmeklēšanas iestādei, savstarpēji vienojoties, un tādā gadījumā atviegļina minētās citas iestādes veikto izmeklēšanas procesu.

*7. pants***Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīkls**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to drošības izmeklēšanas iestādes savstarpēji izveido Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu ("tīkls"), kurā piedalās katras dalībvalsts drošības izmeklēšanas iestādes vadītājs un/vai multimodālas iestādes gadījumā – tās aviācijas nozares vadītājs vai viņu pārstāvji, tostarp no viņu vidus uz trim gadiem izvēlēts priekšsēdētājs.

Priekšsēdētājs, cieši apspriežoties ar tīkla locekļiem, sagatavo tīkla ikgadējo darba programmu, kura atbilst attiecīgi 2. un 3. punktā izklāstītajiem mērķiem un pienākumiem. Komisija nosūta darba programmu Eiropas Parlamentam un Padomei. Priekšsēdētājs izstrādā arī tīkla sanāksmju darba kārtību.

2. Tīkls cenšas uzlabot drošības izmeklēšanas iestāžu veikto izmeklēšanu kvalitāti un stiprināt to neatkarību. Jo īpaši tas veicina augstu standartu ieviešanu izmeklēšanas metodēs un izmeklētāju apmācībā.

3. Lai sasniegtu 2. punktā noteiktos mērķus, tīkls ir atbildīgs jo īpaši par:

a) priekšlikumu sagatavošanu un Savienības iestāžu konsultēšanu par Savienības politikas un noteikumu izstrādes un īstenošanas aspektiem attiecībā uz drošības izmeklēšanām un nelaimes gadījumu un incidentu novēršanu;



**▼B**

- b) tādas informācijas apmaiņas veicināšanu, kas noderīga aviācijas drošības uzlabošanai, un strukturētas sadarbības aktīvu veicināšanu starp drošības izmeklēšanas iestādēm, Komisiju, *EASA* un valstu civilās aviācijas iestādēm;
- c) salīdzinošu pārskatu, attiecīgu apmācības pasākumu un izmeklētājiem paredzētu prasmju pilnveidošanas programmu koordinēšanu un organizēšanu;
- d) labākās drošības izmeklēšanas prakses veicināšanu nolūkā izstrādāt kopēju Savienības drošības izmeklēšanas metodoloģiju un sagatavo šādas prakses pasākumu sarakstu;
- e) drošības izmeklēšanas iestāžu izmeklēšanas jaudu palielināšanu, jo īpaši izveidojot un pārvaldot resursu apmaiņas sistēmu;
- f) attiecīgas palīdzības nodrošināšanu pēc drošības izmeklēšanas iestāžu pieprasījuma, lai piemērotu 6. pantu, tostarp, bet ne tikai, sniedzot citās dalībvalstīs pieejamo izmeklētāju, aprīkojuma un iespēju sarakstu, ko potenciāli var izmantot iestāde, kura veic izmeklēšanu;
- g) piekļuvi informācijai, kas glabājas 18. pantā minētajā datubāzē, un tajā ietverto drošības rekomendāciju analīzi, lai apzinātu visai Savienībai svarīgas drošības rekomendācijas.

4. Komisija regulāri informē Eiropas Parlamentu un Padomi par tīkla darbību. Eiropas Parlaments tiek arī informēts, ja Padome vai Komisija iesniedz tīklam prasības.

5. Tīkla locekļi neprasa un nesāņem norādījumus ne no vienas struktūras, kas varētu ietekmēt drošības izmeklēšanu neatkarīgo statusu.

6. Vajadzības gadījumā *EASA* tiek aicināta uz tīkla sanāksmēm novērotāja statusā. Tīkls uz savām sanāksmēm var uzaicināt arī novērotājus no trešo valstu drošības izmeklēšanas iestādēm, kā arī citus vajadzīgos ekspertus.

7. Komisija ir cieši saistīta ar tīkla darbu un sāņem nepieciešamo tīkla atbalstu par attiecīgiem aspektiem, kas saistīti ar Savienības civilās aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas attīstību un novēršanas politiku un regulējumu. Komisija sniedz tīklam vajadzīgo atbalstu, tostarp, bet ne tikai, palīdzību attiecībā uz sanāksmju sagatavošanu un organizēšanu, kā arī gada ziņojuma publicēšanu par tīkla darbību. Komisija nosūta gada ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.

#### *8. pants*

#### ***EASA* un valstu civilās aviācijas iestāžu dalība drošības izmeklēšanā**

1. Drošības izmeklēšanas iestādes – ar noteikumu, ka ir izpildīta

**▼B**

prasība izvairīties no interešu konflikta, – aicina *EASA* un attiecīgo dalībvalstu civilās aviācijas iestādes savas attiecīgās kompetences jomā iecelt pārstāvi, kurš piedalās:

- a) kā atbildīgā izmeklētāja padomdevējs visās atbilstīgi 5. panta 1. un 2. punktam veiktajās drošības izmeklēšanās, kas notiek kādas dalībvalsts teritorijā vai vietā, kas minēta 5. panta 2. punktā, atbildīgā izmeklētāja vadībā un pēc viņa ieskatiem;
- b) kā padomdevējs, kas iecelts saskaņā ar šo regulu, lai palīdzētu dalībvalstu akreditētajiem pārstāvjiem piedalīties visās drošības izmeklēšanās, kas notiek kādā trešā valstī, kurā drošības izmeklēšanas iestāde ir aicināta izraudzīties akreditētu pārstāvi saskaņā ar starptautiskiem standartiem un ieteicamo praksi gaisa kuģa nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai akreditētā pārstāvja uzraudzībā.

2. Šā panta 1. punktā minētajiem dalībniekiem ir tiesības jo īpaši:

- a) apmeklēt nelaimes gadījuma vietu un veikt atlūzu ekspertīzi;
- b) ierosināt tematus, par kuriem būtu jāuzdod jautājumi, un iegūt liecinieku informāciju;
- c) saņemt visu atbilstīgo dokumentu kopijas un iegūt attiecīgu informāciju par faktiem;
- d) piedalīties datu nesējos ierakstīto datu nolasīšanā, izņemot pilota kabīnes audio un video ierakstus;
- e) piedalīties izmeklēšanas darbā, kas noris ārpus nelaimes gadījuma vietas, proti, detaļu ekspertīzē, testos un simulācijās, tehniskajās apspriedēs un izmeklēšanas norises gaitas sanāksmēs, izņemot gadījumus, kad šo sanāksmju nolūks ir izdarīt slēdzienus par cēloņiem vai formulēt drošības rekomendācijas.

3. *EASA* un valstu civilās aviācijas iestādes atbalsta izmeklēšanu, kurā tās piedalās, nodrošinot pieprasīto informāciju, padomdevējus un aprīkojumu atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei.

#### 9. pants

#### **Pienākums ziņot par nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem**

1. Ikvienu iesaistītā persona, kas zina par notikušu nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu, par to nekavējoties ziņo tās dalībvalsts kompetentajai drošības izmeklēšanas iestādei, kuras teritorijā nelaimes gadījums vai nopietns incidents noticis.

**▼B**

2. Drošības izmeklēšanas iestāde saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi nekavējoties ziņo Komisijai, EASA, Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai (ICAO), dalībvalstīm un attiecīgajām trešām valstīm par visiem notikušajiem nelaimes gadījumiem un nopietnajiem incidentiem, par kuriem tā ir tikusi informēta.

*10. pants***Dalībvalstu dalība drošības izmeklēšanās**

1. Dalībvalstis, kuras ir gaisa kuģa reģistrācijas valstis, ekspluatācijas valstis, projektēšanas valstis un ražošanas valstis, saņēmušas kādas citas dalībvalsts vai trešās valsts paziņojumu par notikušu nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu, pēc iespējas drīz informē to dalībvalsti vai trešo valsti, kuras teritorijā noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents, par to, vai tās saskaņā ar starptautiskiem standartiem un ieteicamo praksi ir paredzējušas iecelt akreditētu pārstāvi. Ja šāds akreditētais pārstāvis ir iecelts, tiek paziņots arī viņa vārds un kontaktinformācija, kā arī paredzētais ierašanās datums, ja akreditētais pārstāvis plāno doties uz valsti, kas nosūtījusi paziņojumu.

2. Projektēšanas valsts akreditētos pārstāvjus izraugās iestāde, kura atbild par drošības izmeklēšanām dalībvalstī, kurā atrodas attiecīgā gaisa kuģa vai dzinēju grupas tipa projekta sertifikāta turētāja galvenā uzņēmējdarbības vieta.

*11. pants***Drošības izmeklētāju statuss**

1. Kad drošības izmeklēšanas iestāde ir izraudzījusies atbildīgo izmeklētāju, neskarot jebkādu tiesas izmeklēšanu, atbildīgajam izmeklētājam ir pilnvaras veikt nepieciešamos pasākumus, lai garantētu drošības izmeklēšanas prasību izpildi.

2. Neatkarīgi no Savienības vai valsts tiesību aktos noteiktiem pienākumiem attiecībā uz konfidencialitāti atbildīgajam izmeklētājam jo īpaši ir tiesības:

- a) nekavējoties brīvi un netraucēti piekļūt nelaimes gadījuma vai incidenta vietai, kā arī gaisa kuģim, tā saturam vai tā atlūzām;
- b) nekavējoties veikt pierādījumu uzskaiti un gaisa kuģa atlieku vai detaļu kontrolētu paņemšanu ekspertīzes vai analīzes nolūkā;
- c) tūlītēji piekļūt lidojuma parametru reģistratoriem, to saturam un jebkādiem citiem svarīgiem ierakstiem, kā arī tos kontrolēt;
- d) pieprasīt un veicināt nāvējoši ievainotu personu mirstīgo atlieku pilnīgu autopsiju, kā arī tūlītēji piekļūt ekspertīzes vai paņemto paraugu pārbaužu rezultātiem;

**▼B**

- e) pieprasīt gaisa kuģa ekspluatācijā iesaistīto personu medicīnisko ekspertīzi vai pieprasīt, lai tiktu veiktas no šādām personām paņemto paraugu analīzes, kā arī tūlītēju piekļuvi šādu ekspertīžu vai analīžu rezultātiem;
- f) izsaukt un nopratināt lieciniekus, kā arī pieprasīt, lai tie sniedz vai sagatavo informāciju vai liecību, kas attiecas uz drošības izmeklēšanu;
- g) brīvi piekļūt visai atbilstīgajai informācijai vai ierakstiem, kas atrodas gaisa kuģa īpašnieka, gaisa kuģa tipa projekta sertifikāta turētāja, par gaisa kuģa tehnisko apkopi atbildīgās organizācijas, apmācības organizācijas, gaisa kuģa ekspluatanta vai ražotāja vai arī to iestāžu, kas atbild par civilo aviāciju un *EASA*, kā arī gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju vai lidlauka ekspluatantu rīcībā.

3. Atbildīgais izmeklētājs attiecina 2. punktā minētās tiesības uz saviem ekspertiem un padomdevējiem, kā arī uz akreditētajiem pārstāvjiem, viņu ekspertiem un padomdevējiem, ciktāl tas nepieciešams, lai tie varētu pilnvērtīgi piedalīties drošības izmeklēšanā. Šīs tiesības neskar to izmeklētāju un ekspertu tiesības, kurus izraudzījušies par tiesas izmeklēšanu atbildīgā iestāde.

4. Jebkura persona, kas piedalās drošības izmeklēšanās, veic savus pienākumus neatkarīgi un neprasa un nesāņem norādes ne no viena cita kā tikai no atbildīgā izmeklētāja vai akreditētā pārstāvja.

*12. pants***Izmeklēšanu koordinācija**

1. Ja ir sāta arī tiesas izmeklēšana, atbildīgais izmeklētājs par to tiek informēts. Šādā gadījumā atbildīgais izmeklētājs nodrošina lidojuma parametru reģistratoru un jebkuru lietisko pierādījumu izsekojamību, un tie paliek viņa pārziņā. Tiesas iestāde var iecelt kādu no saviem ierēdņiem, lai tas pavadītu lidojuma parametru reģistratorus vai lietiskos pierādījumus līdz vietai, kur tos nolasīs vai apstrādās. Ja ekspertīze vai analīze šādus lietiskos pierādījumus var izmainīt, sagrozīt vai iznīcināt, pieprasa iepriekšēju attiecīgās tiesu iestādes piekrišanu, neskarot valsts tiesību aktus. Ja šāda piekrišana saskaņā ar 3. punktā minēto iepriekšējo vienošanos nav saņemta pieņemamā laikā un ne vēlāk kā divas nedēļas pēc pieprasījuma, tas nekavē atbildīgo izmeklētāju veikt ekspertīzes vai analīzes. Ja tiesu iestāde ir pilnvarota konfiscēt jebkuru pierādījumu, atbildīgajam izmeklētājam ir tūlītēja un neierobežota piekļuve šādiem pierādījumiem, kā arī tiesības tos izmantot.

2. Ja drošības izmeklēšanas gaitā drošības izmeklēšanas iestādei kļūst zināms vai rodas aizdomas, ka nelaimes gadījums vai incidents ir noticis nelikumīgas iejaukšanās dēļ, kā noteikts valsts tiesību aktos, piemēram, valsts tiesību aktos par nelaimes gadījumu izmeklēšanu, atbildīgais izmeklētājs par to nekavējoties paziņo attiecīgajām kompetentajām iestādēm. Piemērojot 14. pantu, drošības izmeklēšanas gaitā savāko

**▼B**

attiecīgo informāciju nekavējoties dara zināmu šīm iestādēm, un šīm iestādēm pēc to pieprasījuma var nosūtīt arī attiecīgo materiālu. Apmaiņa ar minēto informāciju un minētajiem materiāliem neskar drošības izmeklēšanas iestādes tiesības turpināt drošības izmeklēšanu, to koordinējot ar iestādēm, kurām var būt nodota notikuma vietas kontrole.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka drošības izmeklēšanas iestādes, no vienas puses, un citas iestādes, kuras, visticamāk, varētu tikt iesaistītas pasākumos saistībā ar drošības izmeklēšanu, piemēram, tiesas, civilās aviācijas, meklēšanas un glābšanas iestādes, no otras puses, sadarbojas savā starpā, noslēdzot iepriekšējas vienošanās.

Šādas iepriekšējas vienošanās respektē drošības izmeklēšanas iestādes neatkarību un ļauj rūpīgi un efektīvi veikt tehnisko izmeklēšanu. Iepriekšējās vienošanās, cita starpā, tiek iekļauti šādi elementi:

- a) piekļuve nelaimes gadījuma vietai;
- b) pierādījumu saglabāšana un piekļuve tiem;
- c) sākotnēja un turpmāka pārskatu sniegšana par katra procesa stāvokli;
- d) informācijas apmaiņa;
- e) drošības informācijas attiecīga izmantošana;
- f) konfliktu atrisināšana.

Dalībvalstis par šīm vienošanām paziņo Komisijai, kura pārsūta šo informāciju tīkla priekšsēdētājam, Eiropas Parlamentam un Padomei.

*13. pants***Pierādījumu saglabāšana**

1. Dalībvalsts, kuras teritorijā ir noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents, ir atbildīga par saudzīgas attieksmes nodrošināšanu attiecībā uz visiem pierādījumiem un par visu saprātīgu pasākumu veikšanu šādu pierādījumu aizsardzībai, kā arī par gaisa kuģa, tā satura un tā atlūzu aizturēšanu drošā vietā uz laikposmu, kāds var būt nepieciešams drošības izmeklēšanai. Pierādījumu aizsardzība ietver jebkura pierādījuma, ko varētu pārvietot, izdzēst, pazaudēt vai iznīcināt, saglabāšanu fotogrāfiju vai citā veidā. Uzglabāšana drošā vietā nozīmē aizsardzību pret papildu bojājumiem, pret neatļautu personu piekļuvi, zādzībām un bojājumiem.

2. Kamēr nav ieradušies drošības izmeklētāji, neviens nedrīkst izmainīt nelaimes gadījuma vietas stāvokli, nedrīkst ņemt tajā paraugus, pārvietot gaisa kuģi, tā saturu vai atlūzas, ņemt no tā paraugus vai to

**▼B**

aizvākt, izņemot gadījumus, kad šāda rīcība var būt nepieciešama drošības apsvērumu dēļ vai tādēļ, lai sniegtu palīdzību ievainotām personām, vai ja par notikuma vietu atbildīgās iestādes ir devušas īpašu atļauju, un, ja iespējams, apspriežoties ar drošības izmeklēšanas iestādi.

3. Jebkura iesaistītā persona dara visu, kas nepieciešams, lai saglabātu ar attiecīgo notikumu saistītos dokumentus, materiālus un ierakstus, jo īpaši lai novērstu iespēju, ka sarunu un trauksmes ziņojumu ieraksti pēc lidojuma varētu tikt izdzēsti.

*14. pants***Konfidenciālas ar drošību saistītas informācijas aizsardzība**

1. Šādus ierakstus drīkst izpaust vai izmantot tikai un vienīgi drošības izmeklēšanas nolūkā:

- a) visas personu sniegtās liecības, kuras drošības izmeklēšanas iestāde apkopojusi drošības izmeklēšanas gaitā;
- b) dokumentus, kas atklāj to personu identitāti, kuras liecinājušas drošības izmeklēšanā;
- c) drošības izmeklēšanas iestādes apkopoto informāciju, kas ir īpaši sensitīva un privāta, tostarp informāciju par personu veselību;
- d) materiālus, kas izveidojušies izmeklēšanas gaitā, piemēram, pierakstus, uzmetumus, izmeklētāju rakstveidā izteiktos viedokļus, viedokļus, kas izteikti, analizējot informāciju, tostarp lidojuma parametru reģistratora informāciju;
- e) informāciju un pierādījumus, kurus snieguši izmeklētāji no citām dalībvalstīm vai trešām valstīm saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi, ja to pieprasījusi viņu drošības izmeklēšanas iestāde;
- f) iepriekšējā vai nobeiguma ziņojuma vai starpposma ziņojumu projektus;
- g) pilotu kabīnes audio un video ierakstus un to atšifrējumus, kā arī gaisa satiksmes vadības vienību savstarpējo sarunu ierakstus, nodrošinot arī, ka informāciju, kas neattiecas uz drošības izmeklēšanu, īpaši informāciju par privāto dzīvi, atbilstīgi aizsargā, neskarot 3. punktu.

2. Šādus ierakstus drīkst izpaust vai izmantot tikai un vienīgi drošības izmeklēšanas nolūkā vai tādos citos nolūkos, kuru mērķis ir aviācijas drošības uzlabošana:

- a) visu saziņu starp personām, kas piedalījušās gaisa kuģa ekspluatācijā;
- b) rakstiskus vai elektroniskus gaisa satiksmes vadības vienību ierakstus un šo ierakstu atšifrējumus, tostarp ziņojumus un rezultātus, kas sagatavoti iekšējai lietošanai;

**▼B**

c) drošības rekomendāciju pavadvēstules, ko drošības izmeklēšanas iestādes nosūtījušas attiecīgajam saņēmējam, ja to pieprasa par izmeklēšanu atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde, kas izdevusi attiecīgo rekomendāciju;

d) notikuma ziņojumus, kas apkopoti saskaņā ar Direktīvu 2003/42/EK.

Lidojuma parametru reģistratora ierakstus drīkst izpaust un izmantot tikai drošības izmeklēšanas, lidojumderīguma un apkopes nolūkā, izņemot, ja tādi ieraksti ir padarīti anonīmi vai atklāti, izmantojot drošas procedūras.

3. Neatkarīgi no 1. un 2. punkta tiesvedības vai administratīva iestāde vai iestāde, kuras kompetencē ir pieņemt lēmumu par ierakstu atklāšanu saskaņā ar valsts tiesību aktiem, var nolemt, ka ieguvumi, izpaužot 1. un 2. punktā minēto informāciju arī citos likumīgos nolūkos, ir lielāki nekā negatīvās sekas, kas šādai rīcībai varētu būtu gan valsts, gan starptautiskā mērogā attiecībā uz šo vai uz jebkuru citu drošības izmeklēšanu nākotnē. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu ierobežot gadījumus, kad drīkst pieņemt šādu lēmumu par atklāšanu, vienlaikus ievērojot Savienības tiesību aktus.

Ierakstus, kas minēti 1. un 2. punktā, var atļaut nodot citai dalībvalstij citu iemeslu dēļ, nevis drošības izmeklēšanas dēļ un kā papildinājumu attiecībā uz 2. punktu nolūkos, kas nav vērsti uz aviācijas drošības uzlabošanu, tiktāl, cik to atļauj paziņotājas dalībvalsts tiesību akti. Saņēmējas dalībvalsts iestādes drīkst apstrādāt vai atklāt ierakstus, kas saņemti šādas nodošanas ceļā, tikai pēc iepriekšējas konsultēšanās ar iesniedzēju dalībvalsti un atbilstīgi saņēmējas dalībvalsts tiesību aktiem.

4. Atklāt drīkst tikai tos datus, kas tiešām nepieciešami 3. punktā minētajos nolūkos.

### 15. pants

#### Informācijas paziņošana

1. Atbildīgās drošības izmeklēšanas iestādes personāls vai jebkura cita persona, kas uzaicināta piedalīties un līdzdarboties drošības izmeklēšanā, ievēro piemērojamos tiesību aktus dienesta noslēpumu jomā, tostarp attiecībā uz to personu anonimitāti, kuras iesaistītas nelaimes gadījumā vai incidentā, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.

2. Neskarot 16. un 17. pantā noteiktos pienākumus, atbildīgās drošības izmeklēšanas iestādes vadītājs informāciju, ko tas uzskata par atbilstīgu nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu novēršanai, paziņo personām, kas atbild par gaisa kuģu vai gaisa kuģu aprīkojuma ražošanu vai apkopi, kā arī privātpersonām vai tiesību subjektiem, kas atbild par gaisa kuģu ekspluatāciju vai personāla apmācību.

3. Neskarot 16. un 17. pantā minētos pienākumus, atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde un 8. pantā minētais(-ie) akreditētais(-ie) pārstāvis(-ji) nodod *EASA* un valsts civilās aviācijas iestādēm būtisku

**▼B**

informāciju par faktiem, kura iegūta drošības izmeklēšanas laikā, izņemot informāciju, kas minēta 14. panta 1. punktā vai kas rada interešu konfliktu. Informāciju, ko saņēmusi EASA un valsts civilās aviācijas iestādes, aizsargā saskaņā ar 14. pantu un piemērojamiem Savienības un dalībvalstu tiesību aktiem.

4. Atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei ir atļauts informēt cietušos un viņu tuviniekus vai viņu apvienības un publiskot jebkuru informāciju par faktu novērojumiem, procedūrām šīs drošības izmeklēšanas gaitā, iespējamiem iepriekšējiem ziņojumiem vai slēdzieniem un/vai drošības rekomendācijām ar noteikumu, ka tas negatīvi neietekmē drošības izmeklēšanas mērķu sasniegšanu un pilnībā atbilst piemērojamiem tiesību aktiem par personas datu aizsardzību.

5. Pirms 4. punktā minētās informācijas publiskošanas atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde nosūta šo informāciju cietušajiem un viņu tuviniekiem vai viņu apvienībām tādā veidā, kas negatīvi neietekmē drošības izmeklēšanas mērķus.

*16. pants***Izmeklēšanas ziņojums**

1. Katras drošības izmeklēšanas nobeigumā sagatavo ziņojumu atbilstīgi tam, kāda veida nelaimes gadījums vai nopietns incidents ir noticis un cik tas bijis nopietns. Ziņojumā norāda, ka drošības izmeklēšanas vienīgais nolūks ir novērst nelaimes gadījumu un incidentu atkārtošanos nākotnē un nevis noteikt vainīgo vai uzlikt atbildību. Ziņojumā attiecīgā gadījumā ietver drošības rekomendācijas.

2. Ziņojumā tiek aizsargāta visu nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā iesaistīto personu anonimitāte.

3. Ja ziņojumus sagatavo, kamēr vēl nav pabeigta drošības izmeklēšana, pirms to publicēšanas drošības izmeklēšanas iestāde var lūgt attiecīgām iestādēm, tostarp EASA, un ar šo iestāžu starpniecību – projekta sertifikāta turētājam, ražotājam un ekspluatantam sniegt savus komentārus. To pienākums ir ievērot dienesta noslēpuma noteikumus attiecībā uz sniegto konsultāciju saturu.

4. Pirms nobeiguma ziņojuma publicēšanas drošības izmeklēšanas iestāde lūdz attiecīgajām iestādēm, tostarp EASA, un ar to starpniecību – projekta sertifikāta turētājam, ražotājam un ekspluatantam sniegt savus komentārus, un to pienākums ir ievērot dienesta noslēpuma noteikumus attiecībā uz sniegto konsultāciju saturu. Lūdzot šos komentārus, drošības izmeklēšanas iestāde ievēro starptautiskos standartus un ieteikto praksi.

5. Informāciju, uz kuru attiecas 14. pants, iekļauj ziņojumā tikai tad, ja tā attiecas uz nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta analīzi. Netiek izpausta informācija vai tās elementi, kas uz šo analīzi neattiecas.



**▼B**

6. Drošības izmeklēšanas iestāde nobeiguma ziņojumu publisko cik vien drīz iespējams un, ja iespējams, 12 mēnešu laikā pēc nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta dienas.

7. Ja nobeiguma ziņojumu minēto 12 mēnešu laikā publiskot nav iespējams, drošības izmeklēšanas iestāde sniedz starpposma ziņojumu vismaz katrā nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta gadadienā, tajā detalizēti izklāstot, kā virzās izmeklēšana un kādi jautājumi saistībā ar drošību ir aktualizēti.

8. Drošības izmeklēšanas iestāde pēc iespējas drīz nosūta nobeiguma ziņojuma un drošības rekomendāciju kopiju:

- a) attiecīgo valstu drošības izmeklēšanas iestādēm un civilās aviācijas iestādēm un *ICAO*, ievērojot starptautiskos standartus un ieteicamo praksi;
- b) ziņojumā iekļauto drošības rekomendāciju adresātiem;
- c) Komisijai un *EASA*, izņemot, ja ziņojums publiski pieejams elektroniski; šādā gadījumā drošības izmeklēšanas iestāde tikai attiecīgi par to informē.

*17. pants***Drošības rekomendācijas**

1. Jebkurā drošības izmeklēšanas posmā drošības izmeklēšanas iestāde pēc pienācīgas apspriešanās ar atbilstīgajām pusēm ar datētu pavadvēstuli nosūta attiecīgajām iestādēm, arī tām, kas atrodas citās dalībvalstīs vai trešās valstīs, ieteikumus jebkurai preventīvai rīcībai, ko tā uzskata par nepieciešamu veikt nekavējoties, lai paaugstinātu aviācijas drošību.

2. Drošības izmeklēšanas iestāde var nākt klajā ar drošības rekomendācijām, arī pamatojoties uz pētījumiem un analīzi, kas veikta saistībā ar vairākām izmeklēšanām vai jebkurām citām darbībām saskaņā ar 4. panta 4. punktu.

3. Drošības rekomendācija nekādā gadījumā nav pieņemums par kāda vainu vai atbildību attiecīgajā nelaimes gadījumā, nopietnā incidentā vai incidentā.

*18. pants***Drošības rekomendāciju ievērošanas kontrole un drošības rekomendāciju datubāze**

1. Drošības rekomendācijas adresāts 90 dienu laikā pēc pavadvēstules saņemšanas nosūta saņemšanas apstiprinājumu un informē drošības izmeklēšanas iestādi, kas attiecīgo drošības rekomendāciju ir izdevusi, par īstenotiem vai plānotiem pasākumiem un attiecīgā gadījumā par laiku, kas tam vajadzīgs šo pasākumu pabeigšanai, un, ja pasākumi nav veikti, norāda iemeslus.

**▼B**

2. Drošības izmeklēšanas iestāde 60 dienu laikā pēc atbildes vēstules saņemšanas informē adresātu par to, vai pēc tās ieskatiem atbilde ir vai nav adekvāta, un attiecīgi pamato, ja tā nepiekrīt lēmumam neveikt nekādus pasākumus.

3. Visas drošības izmeklēšanas iestādes ievieš procedūras, lai reģistrētu pasākumus, kas īstenoti, atbildot uz to izdotajām drošības rekomendācijām.

4. Drošības rekomendācijas adresāts, tostarp iestādes, kas atbild par civilās aviācijas drošību dalībvalsts un Savienības līmenī, ievieš procedūras, lai pārraudzītu, kā tiek īstenoti pasākumi, kas pieņemti, atbildot uz saņemtajām drošības rekomendācijām.

5. Visas drošības rekomendācijas, kas izdotas saskaņā ar 17. panta 1. un 2. punktu, kā arī atbildes pasākumus drošības izmeklēšanas iestādes reģistrē centrālajā repozitorijā, kas izveidots saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 (2007. gada 12. novembris), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Direktīvu 2003/42/EK<sup>(1)</sup>. Drošības izmeklēšanas iestādes centrālajā repozitorijā reģistrē arī visas drošības rekomendācijas, kas saņemtas no trešām valstīm.

**▼M1****▼B***20. pants***Informācija par personām un bīstamām kravām gaisa kuģī**

1. Savienības aviosabiedrības, kuras veic lidojumus uz lidostu vai no tās, un trešo valstu aviosabiedrības, kuras veic lidojumus no lidostas, kas atrodas dalībvalstu teritorijās, kurām piemēro Līgumus, ievieš procedūras, kas ļauj sagatavot:

- a) pēc iespējas drīz un vēlākais divu stundu laikā no brīža, kad saņemts paziņojums, ka ar gaisa kuģi ir noticis nelaimes gadījums, apstiprinātu sarakstu, pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju, par visām personām, kas atradušās gaisa kuģī; un
- b) tūlīt pēc tam, kad ir paziņots, ka ar šo gaisa kuģi ir noticis nelaimes gadījums, sarakstu ar bīstamām kravām, kas atradušās gaisa kuģī.

2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minētos sarakstus dara pieejamus atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei, iestādei, kuru katra dalībvalsts izraudzījusies saziņai ar gaisa kuģī esošo personu tuviniekiem, un vajadzības gadījumā – medicīniskās palīdzības vienībām, kurām šī informācija var būt vajadzīga cietušo aprūpei.

3. Lai varētu ātri informēt pasažieru ģimenes par viņu tuvinieku atrašanos avarējušā gaisa kuģī, aviosabiedrības piedāvā pasažieriem iespēju norādīt vārdu un kontaktinformāciju kādai personai, ar kuru

<sup>(1)</sup> OV L 294, 13.11.2007., 3. lpp.

**▼B**

sazināties, ja noticis nelaimes gadījums. Aviosabiedrības drīkst izmantot šo informāciju tikai tad, ja noticis nelaimes gadījums, un to neizpauž trešām personām vai neizmanto komerciālos nolūkos.

4. Tās personas vārdu, kura atradies gaisa kuģī, nedara publiski pieejamu, pirms attiecīgās iestādes nav informējušas minētās personas tuviniekus. Šā panta 1. punktā minētajam sarakstam saglabā konfidencialitāti saskaņā ar Savienības un dalībvalstu tiesību aktiem, un katras personas vārds, kas šādā saistībā parādās šajā sarakstā, tiek darīts publiski pieejams, ja pret to neiebilst to personu tuvinieki, kas atradušās gaisa kuģī.

*21. pants***Palīdzība gaisa satiksmes nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem**

1. Lai nodrošinātu pilnīgāku un saskaņotāku reaģēšanu uz nelaimes gadījumiem ES līmenī, katra dalībvalsts pieņem valsts līmenī ārkārtas plānu attiecībā uz civilās aviācijas nelaimes gadījumiem. Šāds ārkārtas plāns attiecas arī uz palīdzības sniegšanu civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka visām aviosabiedrībām, kas veic uzņēmējdarbību to teritorijā, ir plāns palīdzības sniegšanai civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem. Šādos plānos īpaši jāņem vērā psiholoģisks atbalsts civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem, kā arī jāļauj aviosabiedrībai reaģēt, ja noticis liela mēroga nelaimes gadījums. Dalībvalstis revidē tādu aviosabiedrību palīdzības plānus, kuras veic uzņēmējdarbību to teritorijā. Dalībvalstis arī mudina trešo valstu aviosabiedrības, kas veic lidojumus uz Savienību, līdzīgā veidā pieņemt plānu palīdzības sniegšanai civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem.

3. Kad notiek nelaimes gadījums, par izmeklēšanu atbildīgā dalībvalsts vai valsts, kurā uzņēmējdarbību veic aviosabiedrība, kuras gaisa kuģis cietis nelaimes gadījumā, vai valsts, kuras ievērojams valstspiederīgo skaits cietis nelaimes gadījumā, nodrošina, ka tiek nozīmēts respondents, kurš darbojas kā informācijas un kontaktpunkts cietušajiem un viņu tuviniekiem.

4. Dalībvalsts vai trešā valsts, kura ir īpaši ieinteresēta nelaimes gadījumā, kas noticis dalībvalstu teritorijās, kurām piemēro Līgumus, jo šajā nelaimes gadījumā bojā gājušo vai smagus miesas bojājumus guvušo personu vidū ir tās pilsoņi, var izraudzīties ekspertu, kuram ir tiesības:

- a) apmeklēt nelaimes gadījuma vietu,
- b) piekļūt attiecīgajai informācijai par faktiem, ko publiskošanai ir apstiprinājusi atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde, kā arī informācijai par izmeklēšanas norises gaitu,
- c) saņemt nobeiguma ziņojuma kopiju.

**▼B**

5. Eksperts, kas izraudzīts saskaņā ar 4. punktu, var palīdzēt, ievērojot piemērojamos tiesību aktus, cietušo identificēšanā un apmeklēt sanāksmes ar savas valsts nelaimes gadījumā izdzīvojušajiem.

6. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 785/2004 (2004. gada 21. aprīlis) par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem<sup>(1)</sup>, 2. panta 1. punktu arī trešo valstu gaisa pārvadātāji pilda apdrošināšanas pienākumus, kas noteikti minētajā regulā.

*22. pants***Piekļuve dokumentiem un personas datu aizsardzība**

1. Šo regulu piemēro, neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001 (2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem<sup>(2)</sup>.

2. Šo regulu piemēro saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti<sup>(3)</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti<sup>(4)</sup>.

*23. pants***Sankcijas**

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas šīs regulas pārkāpšanas gadījumā. Šīm sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām.

*24. pants***Regulas grozīšana**

Šī regula tiks pārskatīta ne vēlāk kā 2014. gada 3. decembrī. Ja Komisija uzskata, ka šī regula būtu jāgroza, tā lūdz tīklu sagatavot iepriekšēju atzinumu, ko nosūta arī Eiropas Parlamentam, Padomei, dalībvalstīm un EASA.

*25. pants***Atcelšana**

Ar šo atceļ Direktīvu 94/56/EK.

<sup>(1)</sup> OV L 138, 30.4.2004., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

<sup>(4)</sup> OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

**▼B**

*26. pants*

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.



## PIELIKUMS

### Nopietnu incidentu piemēru saraksts

Šajā pielikumā minētie incidenti ir tipiski piemēri incidentiem, kas varētu būt nopietni incidenti. Šis saraksts nav visaptverošs un kalpo tikai kā norādījums attiecībā uz “nopietna incidenta” definīciju.

- Ir gandrīz notikusi sadursme, kas prasījusi manevra veikšanu, lai izvairītos no sadursmes vai nedrošas situācijas, vai gadījumos, kad izvairīšanās manevrs varētu būt piemērots.
- Lidojuma laikā pēdējā brīdī ir notikusi izvairīšanās no sadursmes ar zemi.
- Pārtrauktas pacelšanās no slēgta vai aizņemta skrejceļa, no manevrēšanas ceļa, izņemot atļautas helikopteru darbības, vai no nepiešķirta skrejceļa.
- Pacelšanās no slēgta vai aizņemta skrejceļa, no manevrēšanas ceļa, izņemot atļautas helikopteru darbības, vai no nepiešķirta skrejceļa.
- Nolaišanās vai nolaišanās mēģinājumi uz slēgta vai aizņemta skrejceļa, manevrēšanas ceļa, izņemot atļautas helikopteru darbības, vai uz nepiešķirta skrejceļa.
- Būtiska kļūda paredzēto parametru sasniegšanā gaisa kuģa pacelšanās laikā vai lidojuma sākuma augstuma uzņemšanas laikā.
- Uguns vai dūmi pasažieru salonā, kravas telpās vai dzinēju aizdegšanās, pat ja šādu aizdegšanos izdodas nodzēst ar ugunsdzēsamajiem aparātiem.
- Gaisa kuģa apkalpei ir bijusi ārkārtas nepieciešamība izmantot gaisa kuģa skābekļa sistēmu.
- Gaisa kuģa konstrukcijas bojājums vai dzinēja izjukšana, tostarp dzinēja turbīnas atteice, kas neizraisa nelaimes gadījumu.
- Daudzkārtēji vienas vai vairāku gaisa kuģa sistēmu bojājumi, kas būtiski ietekmē tā vadīšanu.
- Gaisa kuģa apkalpes loceklis lidojuma laikā ir kļuvis darbnespējīgs.
- Degvielas atlikums ir mazāks par noteikto minimālo degvielas rezervi, un pilots izziņo ārkārtas stāvokli.
- Nobraukšana no skrejceļa, kas pēc seku smaguma tiek klasificēta kā A pakāpes incidents. Seku smaguma klasifikācija ir ietverta Nobraukšanas no skrejceļa novēršanas rokasgrāmatā (*The Manual on the Prevention of Runway Incursions*) (ICAO dok. 9870).
- Incidenti pacelšanās vai nolaišanās laikā. Tādi incidenti kā apsteigta zemskaire, pārskreja vai noskreja no skrejceļa.
- Sistēmu kļūmes, kritiski laikapstākļi, lidojums ārpus apstiprinātā lidojuma plāna vai citi gadījumi, kas varētu radīt grūtības gaisa kuģa vadīšanā.
- Darbības traucējumi vairāk nekā vienai gaisa kuģa lidojuma vadības un navigācijas nodrošināšanas rezerves sistēmai.